

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1067

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat treinkaartjes mogelijk duurder worden* (ingezonden 22 november 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 13 december 2012)

#### Vraag 1

Heeft u kennis genomen van het bericht «Treinkaartjes worden mogelijk duurder omdat NS regionale vervoerders financieel laat opdraaien voor reisinformatie»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat NS een monopoliepositie heeft in het aanbod van reisinformatie en dat NS de regionale vervoerders in dat kader tarieven kan vragen die NS wenst? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

In mijn besluit van 27 januari 2011, dat ik aan de Kamer heb voorgelegd, geef ik aan dat de reisinformatie in Nederland in één hand moet worden gebracht bij NS. Dit met de nadrukkelijke intentie om vanuit een centrale aansturing van de processen en informatiesystemen snel tot verbetering van de kwaliteit te komen. Ik gaf daarmee invulling aan de wens van de Kamer om snel tot gecoördineerde verbeteringen te komen in het domein van de reisinformatie na slechte performance in de voorliggende winterperiode.

Conform haar bevoegdheden op basis van de Mededingingswet heeft de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) in de periode mei tot en met september 2012 getoetst of de overname van reisinformatie door NS zou kunnen leiden tot een significante beperking van de mededinging. In haar besluit van 3 oktober jl. heeft de NMa positief besloten over de concentratie (de overname van reisinformatie door NS) onder strikte voorwaarden aan ondermeer de tariefbepaling.

<sup>1</sup> De Telegraaf, 22 november 2012

Voor de vaststelling van de tarieven voor reisinformatiediensten aan vervoerders is in het besluit van de NMa van 3 oktober jl. een berekenings-systematiek voorgeschreven waar NS zich aan moet houden. Hierbij wordt uitgegaan van het principe dat de tariefssystematiek van NS niet mag afwijken van die van ProRail vóór de overname van reisinformatie, tenzij dat gebeurt met instemming van andere vervoerders en binnen de kaders van het mededingingsrecht. Het besluit maakt daarnaast een onderscheid tussen de tarieven voor het dienstregelingjaar 2013 en voor de jaren daarna. Voor 2013 geldt een overbruggingsperiode: de NS zal in 2013 dezelfde tarieven voor de reisinformatie rekenen als ProRail in 2012. Dit houdt concreet in dat NS de tarieven per vervoerder constant houdt, behoudens inflatie en wijziging of uitbreiding van concessiegebieden. Door deze berekeningswijze ervaren vervoerders die in 2013 in vervoersomvang groeien (bijvoorbeeld bij overname van concessies na een aanbesteding) een stijging van het tarief. Vervoerders van wie de vervoersomvang krimpt, ervaren lagere prijzen. NS heeft de concepttarieven 2013 aan de vervoerders en de NMa medegedeeld en is met partijen in gesprek om tot definitieve vaststelling uiterlijk per 9 december a.s. te komen (ingangdatum van de nieuwe Reisinformatie-overeenkomsten voor het dienstregelingjaar 2013). Conform het NMa-besluit zullen de tarieven voor 2014 en verder op een kostengeoriënteerde wijze worden vastgesteld. Vervoerders zijn over de principes van deze toepassing op dit moment met elkaar in gesprek. Ik zal de uitkomsten van de discussie over tarieven 2014 blijven volgen. Ik verwacht dat de vervoerders er binnen de kaders van het NMa-besluit gezamenlijk uit zullen komen.

#### Vraag 3

Wat is uw mening over de berekeningssystematiek die NS hanteert ten aanzien van het leveren van de reisinformatie aan regionale vervoerders?

#### Antwoord 3

Het betreft hier met name de discussie over de berekeningssystematiek voor de tarieven die vanaf 2014 gaat gelden. Zoals ik onder vraag 2 aangeef is het gesprek tussen partijen daarover onlangs gestart. De partijen onderzoeken op welke wijze binnen de kaders van het NMa-besluit tot een faire en non-discriminatoire kostenverdeelmethodiek kan worden gekomen. Het lijkt mij prematuur om in deze fase van de gesprekken op mogelijke methodieken en conceptberekeningen te reageren naar aanleiding van berichten in de media. Ik benadruk dat de tarieven kosten georiënteerd en non-discriminatoire zullen moeten zijn en dat de berekeningswijze transparant en navolgbaar moet zijn, in overeenstemming met het besluit van de NMa.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat het markttechnisch volstrekt onjuist is dat één aanbieder op het spoor het alleenrecht heeft op het aanbieden van reizigersinformatie aan de andere aanbieders op het spoor? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Uw Kamer onderschreef de noodzaak van regie in één hand. Bovendien heeft het Rijk steeds aangedrongen op overleg met de andere vervoerders over de vormgeving van de overdracht. Dat heeft plaats gevonden.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat het aanbod van reizigersinformatie een samenwerking behoort te zijn van alle vervoerders gezamenlijk, danwel dat het tot de mogelijkheden zou moeten behoren om reizigersinformatie op evenveel afstand te zetten van alle vervoerders? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Er is in januari 2011 bewust gekozen voor het model «Regie in één hand bij NS». Ik zie geen aanleiding om dit nu overboord te zetten. Ik wacht het overleg tussen NS en de regionale vervoerders af en ga er van uit dat zij er binnen de kaders van het NMa-besluit gezamenlijk uit zullen komen.